

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE ORENSE.

Se publica los martes, jueves y sábados de cada semana.—Se suscribe en la imprenta de D. Cesáreo Paz y Hermano, Fuente del Rey número 10, á 8 reales al mes para esta capital, y 10 para fuera franco de porte por trimestres adelantados.—Números sueltos á real el pliego.

PARTE OFICIAL.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. la Reina nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real Familia continúan sin novedad en esta Corte en su importante salud.

ARTICULO DE OFICIO.

GOBIERNO DE PROVINCIA.

Número 596.

D. Calisto Varela Montes, nombrado Secretario de este Gobierno por Real orden de 23 de octubre último, ha tomado posesion en el día de hoy.

Lo que se inserta en este periódico para conocimiento del público. Orense 12 de noviembre de 1858.

—El Gobernador, *Hermenegildo Guitian*.

CIRCULAR NUM. 597.

Ignorándose la existencia de Don Tomás Bruguera, gefe político que fué de la provincia de Gerona en 1841, encargo á los Señores Alcaldes de la de mi mando, me participen en el término de quince días si aquel se halla en su respectivo distrito, expresando en caso afirmativo el pueblo de su actual residencia. Orense 13 de noviembre de 1858.—El Gobernador, *Hermenegildo Guitian*.

CIRCULAR NUM. 598.

Habiéndose fugado del Hospital de San Roque de esta ciudad, el quinto Manuel Garcia, núm. 7 de la 1.ª clase por el actual reemplazo ordinario correspondiente al Ayuntamiento de la Mezquita, hallándose de observacion en aquel estable-

cimiento por haber alegado padecer sordera; encargo á los Señores Alcaldes de esta provincia, Guardia civil y empleados de vigilancia indaguen su paradero, y consiguiendo, procedan á su captura remitiéndolo con seguridad á mi disposicion. Orense 13 de noviembre de 1858.—El Gobernador, *Hermenegildo Guitian*.

CIRCULAR NUM. 599.

En la noche del 15 faltó de casa de Juan Farinas, de Maceda, un macho de cerca de 2 años de edad, color castaño, alzada 6 cuartas y 5 dedos, bastante grueso, vientre empujado y buena trasera.

Encargo á los Señores Alcaldes y á la Guardia civil que procuren investigar su paradero y capturar al tenedor, poniendo uno y otro á mi disposicion. Orense 14 de noviembre de 1858.—El Gobernador, *Hermenegildo Guitian*.

Número 600.

El Ilmo. Sr. Director general de Obras públicas con fecha 20 de octubre último me dice lo que sigue:

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento se ha servido comunicarme con esta fecha la Real orden siguiente:

Ilmo. Sr.: A este Ministerio se han dirigido varias reclamaciones por parte de los dueños de maderas que verifican su conduccion á flote por los rios, pidiendo en unas que se mande á los que tienen construidas presas en los mismos no les pongan ningun impedimento en el tránsito, antes bien les faciliten el agua necesaria al efecto; y quejándose en otras de las gabelas é impuestos que se les exigen en algunos puntos, además de la indemnizacion de los daños y perjuicios que el choque de las piezas pueda causar en las obras. Solicita S. M. la Reina (Q. D. G.) por favorecer una industria cuyo fomento es tan provechoso, pero apreciando al mismo tiempo en lo mucho que valen los intereses de la agricultura y los creados con el aprovechamiento de aguas para el movimiento de artefactos, ha determinado adoptar una resolucion que concilie ambos extremos, y que poniendo fin á las continuas cuestiones que

se suscitan entre los conductores de maderas y los regantes y demás dueños de presas, establezcan una regla general y uniforme para todos los casos. Pero antes de llevarlo á ejecucion, considera muy conveniente oír á los Gobernadores de provincia: de este modo podrán tenerse en cuenta todas las observaciones que sugieran las circunstancias de localidad; y ó bien se modificarán las disposiciones en terminos que se salven las dificultades que se opongan, si es que se estiman fundadas y procedentes, ó en caso contrario, se prescindirá de ellas, dando así una resolucion anticipada á las quejas que mas adelante pudieran promoverse. Con este propósito se ha servido mandar S. M. que los Gobernadores de provincia, oyendo á las Juntas de Comercio y á las provinciales de Agricultura, informen lo mas pronto posible quanto les parezca respecto á las ventajas ó inconvenientes que puedan ofrecer, así como acerca de las adiciones ó alteraciones que reclamen las disposiciones proyectadas para la medida general de que queda hecho mérito, y que son las siguientes:

Primera. Todo el que quiera conducir maderas á flote por algun rio, deberá solicitar antes de su embarque y con la debida anticipacion el permiso del Gobernador ó Gobernadores de la provincia ó provincias por donde hayan de transitar aquellas.

Segunda. Si las aguas del rio no estuviesen destinadas para el riego de ningun punto de la provincia, ó si aun cuando lo estuviesen, fuese en tal cantidad que sin su auxilio pudiera flotar la madera, el Gobernador conceda el permiso desde luego, limitándose á dar conocimiento al solicitante y á los Alcaldes de los pueblos ribereños para que estos avisen á los dueños de las presas ó obras construidas sobre el rio en el término de su jurisdiccion. Si existiese algun puente ó otra obra pública á que pueda afectar el paso de la madera, dará tambien conocimiento el Gobernador al Ingeniero Jefe de la provincia para que este comunique á sus subalternos las órdenes correspondientes.

Tercera. Cuando el flote no pudiera verificarse sin distraer en todo ó en parte las aguas destinadas al riego, el Gobernador, oyendo á los Ayuntamientos ó á las Juntas ó Sindicatos encargados de la distribucion de aquellas, y consultando las disposiciones que rijan en la localidad, concederá ó negará el permiso, procurando siempre que se concilien en lo posible los intereses de la agricultura con los de la industria, y comunicando en su caso, además del aviso de que habia la disposicion anterior, las órdenes conve-

nientes para que las acequias ó canales de riego suelten al rio el agua necesaria para la conduccion de la madera.

Cuarta. La paralización que por el tránsito de esta hubieren de sufrir los molinos ó artefactos, no servirá nunca de óbice para la concesion del permiso.

Quinta. Obtenida la licencia, y de ningun modo antes bajo la responsabilidad del dueño de la maderera, se verificará el embarque de esta, cuidando los conductores de que tanto en este acto como en el discurso del tránsito, no se cause el menor daño en las tierras, plantíos y arbolado de las riberas, y quedando obligados á la justa compensacion de los que por su culpa se ocasionen.

Sexta. A la aproximacion de cualquier presa, azud, pesquera ó otra obra de propiedad particular construida sobre el rio, el encargado de la conduccion se pondrá de acuerdo con el dueño de aquella á fin de que dos peritos, nombrados uno por cada parte, reconozcan su estado antes y despues del paso de la madera y señalen la indemnizacion que debe abonar el causante por los desperfectos ocurridos. Para el caso de discordia tendrán previamente nombrado de comun acuerdo un tercer perito, á cuyo dictamen deberán sujetarse sin apelacion.

Sétima. En el paso por los puentes ó otras obras del comun ó del Estado los conductores deberán sujetarse á las prescripciones que les señalen los Agentes de la Administracion. Si ocurriese algun deterioro en ellas, abonarán todos los gastos que ocasione su recomposicion, previa cuenta justificada de los mismos.

Octava. En las presas que sirven para el movimiento de artefactos, se fijará la indemnizacion de que habla la disposicion sexta, teniendo presente, además de los deterioros de la obra, la paralización que sufran aquellos por la privacion temporal de agua.

Novena. No será responsable el dueño ó conductor de la madera de los daños que esta cause por efecto de avenidas extraordinarias ó otra fuerza mayor que no estuviere en la mano del hombre evitar. Tendrá sin embargo obligacion de aumentar los operarios, recoger y apilar la madera á las orillas y tomar las demás precauciones necesarias para disminuir en lo posible, ya que no sea dado evitar las consecuencias de la avenida. Si se justificase haber faltado al cumplimiento de esta obligacion, podrá exigirse la debida responsabilidad.

Décima. Las maderas que se conduzcan á flote, responden siempre de la indemnizacion de los daños causados. No podrá sin embargo acordarse su detencion sino por el Gobernador de la pro-



quien deberán dirigirse todas las reclamaciones, y el cual procurará en su caso que se cubra tan solo el número de piezas necesario para cubrir el importe del daño reclamado y gastos que ocasionen.

Undécima. Cesa por consiguiente la obligación que se impone en algunos puntos a los conductores de madera, de otorgar series públicas para responder de los perjuicios que provengan del tránsito de ella.

Décima. Se suprimen igualmente los impuestos y gabelas que se exigen a los mismos conductores por el paso de las aduanas, sean cuales fueren su origen o denominación; declarándose que por este concepto no están obligados de modo alguno a otro abono que al de los daños que se causen en los términos que queda prevenido.

Lo trasladado a V. S. para su conocimiento y a fin de que en el plazo más breve posible, cumpla lo mandado en la Real orden inserta.

Lo que se inserta en el Boletín oficial para conocimiento del público y su cumplimiento en los casos que ocurran. Orense 10 de noviembre de 1858.—El Gobernador, Hermenegildo Guillán.

Número 601.

En la Gaceta de Madrid número 280 del jueves 7 de octubre se lee lo siguiente:

MINISTERIO DE ESTADO.

Dirección de Comercio.

El Senado y Cámara de los Representantes de la República oriental de Uruguay, reunidos en Asamblea general, han sancionado la siguiente:

LEY.

Artículo 1.º La ley de Aduana de 15 de julio de 1856 regirá en adelante con las variaciones establecidas en el capítulo siguiente.

Art. 2.º Los derechos establecidos por la ley de Aduana vigente sobre los artículos o mercancías extranjeras que se introduzcan en la República, se cobrarán de conformidad a los valores fijados en la tarifa que mandará formar el P. E. Dicha tarifa será formada por una comisión que nombrará al efecto, compuesta de cinco a nueve personas comerciantes y empleados.

La tarifa será revisada cada cuatro meses, y empezará a regir 15 días después de aprobada y hecha publicar por el Gobierno.

Art. 3.º Las manufacturas de algodón, lana, lino, cáñamo, seda y trama, que no estén específicamente mencionadas en la tarifa, serán comprendidas precisamente en una de las clasificaciones de los efectos que más analogía guarden en dicha tarifa con aquellas manufacturas arreglándose en este concepto al derecho de importación que les corresponda.

Art. 4.º Las manufacturas compuestas de dos o más materias cuya composición no exista en la trama, sino en los flecos, bordados o adornos que traigan, y los tejidos de trama compuestos de dos o más materias, unos y otros no clasificados en los derechos asignados en la tarifa, pagarán los derechos que resulten término medio, sobre los correspondientes a las mercancías y tejidos análogos, hecho el cálculo entre la calidad superior e inferior.

Art. 5.º En los casos de duda que ocurran sobre clasificación y evaluación de artículos o mercancías no comprendidas en la tarifa, el Colector de Aduana resolverá por sí definitivamente, o a consulta verbal a dos comerciantes, el uno nombrado por el Colector y el otro por el interesado.

Art. 6.º Cuando el introductor reclame de los derechos aporándose en avería, la Aduana en vista de ello, solo permitirá que los efectos o artículos averiados se vendan en remate público, designando el local para el remate, y sobre el valor de venta cobrará los derechos que correspondan a dichos artículos o efectos.

Art. 7.º Los envases, bultos, cajas, balas y en general los continentes de mercancías, aun cuando sean los ordinarios y comunes, pagarán el derecho que les corresponda según tarifa. Se exceptúa el primer torro de tela cruda y los cajones de madera que cubren los bultos, con el objeto de preservarlos de los accidentes del tránsito, y que fuera de esta aplicación no pueden tener otra.

Art. 8.º Al tiempo de hacerse el despacho de los efectos o mercancías, se establecerá en presencia del interesado el derecho que por tarifa le corresponda.

Art. 9.º La suma a que asciende el derecho de importación, será satisfecha por cada importador del modo siguiente:

- 1.º De contado, si el derecho no excede de 500 pesos.
- 2.º Si excede de 500 pesos, se entregará la cuarta parte al contado y las otras tres cuartas partes en letras a dos y cuatro meses por mitad.

Art. 10. Los plazos serán contados en todo caso desde el día en que se haya practicado el despacho.

Art. 11. Las letras a que se refiere el art. 9.º serán firmadas por el importador y por un comerciante establecido y arraigado en plaza, a satisfacción de la Aduana, responsables ambos de mancomun el insolvimiento.

Art. 12. Si a los cinco días a lo más después de despachados los efectos o mercancías, o vencidas las letras de los introductores o fiadores, no hubiesen satisfecho los derechos, la Aduana procederá a vender en remate público los efectos que dichos introductores tuviesen en depósito en la parte suficiente a cubrir esos derechos. No teniendo efectos en depósito, lo ejecutará ante los Tribunales.

Art. 13. No pagarán derecho de importación los siguientes efectos o facturas:

- 1.º Las grandes máquinas aplicadas a la agricultura y a la industria, y los arados perfeccionados.
- 2.º Toda especie de máquina de vapor, sea cual fuere el uso a que se destine.
- 3.º Las máquinas o aparatos que sirven para construir, mejorar o conservar los caminos, limpiar las valizas o puertos, abrir y conservar canales de navegación y mejorar las de los ríos.
- 4.º Los buques de vapor que veigan en piezas para armarlos en nuestros puertos y ríos.
- 5.º Los instrumentos de cirugía y las máquinas y aparatos destinados para el estudio de las ciencias naturales y matemáticas.
- 6.º Las imprentas y el papel para su uso.
- 7.º Los libros impresos.
- 8.º La sal marina.
- 9.º El carbon fósil.
- 10.º Las cascaras para curtir.
- 11.º Las cerizas no beneficiadas.
- 12.º Las cuerdas y arcos de madera.
- 13.º Los cueros al pelo, secos o salados, de novillo, vaca, caballo, carnero y demás pieles no preparadas.
- 14.º El sebo y grasa.
- 15.º La lana.
- 16.º Las cerdas, astas y demás productos de los animales, llamados productos del país.
- 17.º Los animales vivos para el fomento de la industria y mejora de las razas.
- 18.º El oro y plata acuñada y en pasta.
- 19.º Las semillas y plantas destinadas para la agricultura y jardinería.
- 20.º Los equipajes cuyo peso total no exceda de 15 arrobas.
- 21.º El hielo.
- 22.º Los efectos que traigan para su uso los ministros públicos y Agentes diplomáticos de naciones extranjeras.

Art. 14. Con excepción de los efectos mencionados en el artículo precedente, ningún otro queda exento del derecho de importación, y los Jefes de las Aduanas cuidarán escrupulosamente de no asimilar a los allí mencionados otros efectos que aquellas que por su naturaleza o construcción puedan comprenderse en algunas de las calificaciones de dicho artículo.

Los utensilios o instrumentos que puedan servir para alguno de los objetos a que puedan destinarse las máquinas y aparatos que se eximen del derecho de importación, no podrán en ningún caso ser asimilados a dichas máquinas y aparatos, y quedarán sujetos al derecho que establece la ley, dadas el caso de no estar especialmente mencionados en la tarifa.

Art. 15. Queda prohibida la importación de monedas de oro y plata que no tengan el peso de la ley, y la moneda de cobre que no sea importada por cuenta del Gobierno.

Art. 16. El derecho que debe pagar la harina de trigo se regulará en proporción al valor de este en plaza, a saber:

Cuando el trigo valga de tres a cuatro pesos fanega, 65 por 100.
Cuando de 4 a 5, 55.
Cuando de 5 a 6, 45.
Cuando de 6 a 7, 35.
Cuando de 7 a 8, 30.
Cuando de 8 a 9, 25.
Cuando de 9 a 10, 20.
Cuando de 10 para arriba, 15 por 100.

Art. 17. Deróganse los artículos 29 y 30 de la ley de Aduana, vigentes y las demás disposiciones de ella que estén en contradicción con la presente.

La Sala de sesiones del Senado en Montevideo a 14 de julio de 1858.—Bernardo P. Berro, Presidente.—Juan Acosta de la Bandera, Secretario.—Ministerio de Hacienda, Montevideo, julio 17 de 1858.—Cumplase, acútese, recibo, comuníquese y publíquese. Pereira.—Eduardo N. Reyes.

Lo que se inserta en el Boletín oficial para conocimiento del público. Orense 7 de noviembre de 1858.—El Gobernador, Hermenegildo Guillán.

Número 602.

En la Gaceta de Madrid núm. 310 del sábado 6 del actual se lee lo siguiente:

MINISTERIO DE FOMENTO.

Obras públicas.

Ilmo Sr.: En cumplimiento de lo prescrito en la ley de 21 de abril último, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado disponer que, con arreglo a los adjuntos pliegos de condiciones particulares, tarifas y relaciones de material, se anuncie por el término de tres meses la subasta de concesión de las secciones primera, segunda, tercera y quinta del ferro-carril de Palencia a la Coruña, comprendidas la primera entre Palencia y León, la segunda entre León y Ponferrada, la tercera entre Ponferrada y San Martín de Quiroga y la quinta entre Lugo y la Coruña.

De Real orden lo digo a V. U. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde a V. U. muchos años. Madrid 3 de septiembre de 1858.—Correa.—Señor Director general de Obras públicas.

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS.

Subasta para la concesion de la primera seccion del ferro-carril de Palencia a la Coruña, comprendida entre Palencia y Leon.

En virtud de lo dispuesto por Real orden de esta fecha, la Dirección general ha señalado el día 3 de febrero de 1859 y la hora de las once de la mañana para efectuar en el Ministerio de Fomento, donde desde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto la subasta de concesión de la primera sección del ferro-carril de Palencia a la Coruña, comprendida entre Palencia y León, cuya longitud es de 130 kilómetros, 719 metros.

La subasta se celebrará con sujeción a lo prescrito en el Real decreto de 27 de febrero de 1852 y la instrucción para su cumplimiento de 18 de marzo del mismo año; debiendo por consiguiente presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, arreglados exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantía de ella la suma de 562.697 rs. vn. en metálico o efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les está asignado por las disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieren, al de su cotización en la Bolsa el día anterior al de la subasta.

Siendo la longitud de esta sección de 130 kilómetros, 719 metros, y teniendo asignada una subvención de 180.000 reales por kilómetro, la licitación versará solo sobre la reducción del subsidio total ofrecido, que asciende a 21.729.420 rs. por la sección entera, para la cual únicamente se admitirán proposiciones y no para ninguna parte o porción de ella.

Si resultaren una o mas proposiciones iguales a la mas ventajosa, se procederá en el acto del remate y solamente entre sus autores a nueva licitación abierta en los términos prescritos en la instrucción citada de 18 de marzo de 1852, debiendo ser la primera mejora por lo menos de 40.000 rs. y las demás a voluntad de los licitadores, con tal que no baje de 1.000 rs. cada puja.

Madrid 3 de noviembre de 1858.—El Director general, José Francisco de Uria.

Modelo de proposicion.

D. N. N., vecino de... enterado del anuncio publicado en la Gaceta de... y de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos necesarios para la adjudicación en pública subasta de la sección primera del ferro-carril de Palencia a la Coruña, comprendida entre Palencia y León, cuyo trayecto es de 130 kilómetros, 719 metros, y la subvención ofrecida de 21.729.420 rs., se obliga tomar a su cargo dicha concesión con estricta sujeción a las condiciones y demás prescripciones referidas; dándole el Estado como subsidio por toda la sección la cantidad de... (Aquí la proposición que se haga, admitiendo o reduciendo lisa y llanamente el tipo de la subvención fijado en este anuncio).

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA CONCESION DE ESTA SECCION.

Real orden de 27 de marzo de 1858.

Ilmo Sr.: Conformándose S. M. la Reina (Q. D. G.) con el dictamen emitido por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre el proyecto del ferro-carril de San Isidro de Dueñas a la Coruña, presentado por D. Juan Martínez Picavia, se ha dignado aprobarlo en todas sus partes y disponer que en atención a que el ferro-carril ya concedido de San Isidro de Dueñas a Alar sigue la misma dirección que este entre San Isidro y Palencia, arranque desde esta ciudad el de Galicia desde el punto que se fijó denominándose en consecuencia Ferro-carril de Palencia a la Coruña, y haciéndose en el presupuesto general la reducción de la parte del correspondiente al trozo de S. Isidro

Palencia, excepto en lo relativo al material móvil, que será el calculado. Así mismo se ha dignado resolver S. M. se manifieste al interesado e Ingenieros autores del proyecto que el trabajo ejecutado es de los mas completos y digno de la honrosa calificación que mereció de la Junta consultiva. — De Real orden lo digo a V. I. para su inteligencia y efectos conducentes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid 27 de marzo de 1858. — Sr. Director general de Obras públicas.

Ley de 21 de abril de 1858.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución de la Monarquía española Reina de las Españas: a todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º El Gobierno adjudicará en subasta pública, y con sujeción a la ley general de Ferrocarriles, la línea de primer orden que, empalmando en Palencia con la de S. Isidro de Dueñas a Alar, pase por Leon, entre en Galicia por el Puente de Domingo Pérez, y en Monforte, donde los estudios lo aconsejen, se bifurque para terminar en los puertos de la Coruña y de Vigo.

Se considerará como parte de esta línea la que arrancando de ella vaya a terminar en el puerto de Asturias, enya preferencia determinen los estudios posteriores, y la que partiendo de Medina del Campo y pasando por la Nava del Rey y Toro, termine en la ciudad de Zamora.

Art. 2.º La concesión de este ferrocarril consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotación por espacio de 99 años, con arreglo a la tarifa máxima que se acompaña y con sujeción a lo prescrito en el art. 35 de la ley general de Ferrocarriles.

Art. 3.º La parte de la línea comprendida entre Palencia y la Coruña se dividirá en las secciones siguientes:

- Primera. De Palencia a Leon.
- Segunda. De Leon a Ponferrada.
- Tercera. De Ponferrada a Quiroga.
- Cuarta. De Quiroga a Lugo.
- Quinta. De Lugo a la Coruña.

Art. 4.º Se procederá desde luego a publicar la subasta del camino para la adjudicación de las secciones primera, segunda, tercera y quinta de los estudios ya aprobados, quedando la cuarta para cuando concluidos los de la línea de Vigo, se requiera a subasta sus secciones.

Art. 5.º El Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para que en el término de un año se forme el proyecto de la parte comprendida entre el punto de bifurcación y Vigo. Aprobado que sea este proyecto, se anunciará la subasta para la adjudicación de la línea, con arreglo a lo dispuesto en el art. 10 de la ley general de Ferrocarriles, dividiéndola en las secciones que aparezcan mas convenientes. En iguales términos se verificará el anuncio de la subasta para las líneas de Asturias y Zamora, cuyos estudios han de quedar terminados en la misma época.

Art. 6.º El Estado auxiliará la construcción de la parte comprendida entre Palencia y la Coruña con una subvención directa y en metálico, que se aplicará a las diversas secciones en la forma siguiente:

- Primera sección. 180,000 rs. por kilómetro.
- Segunda sección. 357,000.
- Tercera sección. 404,000.
- Cuarta sección. 410,000.
- Quinta sección. 350,000.

Art. 7.º El Gobierno determinará la subvención con que el Estado deba también auxiliar la construcción de las líneas de Vigo, Asturias y Zamora tan pronto como concluidos los respectivos estudios, teniendo en cuenta su presupuesto, los productos probables de la explotación y el interés de los capitales invertidos, que deberá ser igual al que sirvió de base

para determinar la subvención asignada en el artículo anterior, a cada una de las secciones en la línea de la Coruña.

Art. 8.º Todas las subastas se verificarán conforme a lo dispuesto en la ley general de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 y al Real decreto de 27 de febrero de 1852, sobre contratación de servicios públicos, y girarán sobre rebaja en el importe de la subvención total designada para cada una de las secciones.

Art. 9.º Para el abono de la subvención se dividirá cada sección en el número de trozos que aparezcan convenientes; y hecho esto, se distribuirá en tres partes iguales: la primera se abonará terminada la explanación de cada trozo; la segunda después de sentada la vía, y la tercera al entregarse al tráfico.

Art. 10.º La subvención total será satisfecha directamente por el Estado, a quien reintegrarán la tercera parte de su importe las provincias que la línea atraviese. Este reintegro se verificará por anualidades, incluyendo cada provincia, como gasto obligatorio en su presupuesto anual, lo que corresponda por la cantidad que el Gobierno haya tenido que abonar en el anterior, atendida la forma de pago que se adopte.

Art. 11.º Los cupos de este reintegro entre las provincias se fijarán en proporción de la subvención que haya de abonarse por la longitud de la línea comprendida en cada provincia y de su riqueza media por legua cuadrada apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de consumo.

Art. 12.º Para cubrir la cuota que corresponda a cada provincia, las Diputaciones provinciales harán el reparto entre los pueblos mas directamente interesados, en proporción de su riqueza, por los cupos de las mismas contribuciones.

Art. 13.º El Gobierno publicará los pliegos de condiciones para el otorgamiento de la concesión, estableciendo los plazos en que deba terminarse la construcción de cada una de las secciones y el progreso sucesivo que las obras han de tener cada año.

Por tanto, mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demas Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en el Real Sitio de Aranjuez a 21 de abril de 1858.—YO LA REINA.—Refrendado.—El Ministro de Fomento, Joaquín Ignacio M. ucos.

Real orden de 3 de noviembre de 1858.

Ilmo. Sr.: Debiendo anunciarse por secciones, con arreglo a lo prescrito en el art. 4.º de la ley de 21 de abril último, la subasta de concesión del ferrocarril de Palencia a la Coruña, y no pudiendo por consiguiente utilizarse los grandes talleres de construcción y reparaciones proyectados en Leon para el servicio de toda la línea, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado disponer que se rebaje del presupuesto total de la primera sección en que figuran la cantidad de 1,100,000 rs. a que asciende su importe, hecha deducción de lo que se invertirá en el establecimiento del que habrá de reemplazarles en dicha sección para las pequeñas reparaciones.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid 3 de noviembre de 1858.—Coryera.—Sr. Director general de Obras públicas.

Pliego de condiciones particulares para la concesión de la primera sección del ferrocarril de Palencia a la Coruña, comprendida entre Palencia y Leon.

1.ª La Empresa se obliga a ejecutar de su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferrocarril que, partiendo de Palencia vaya hasta Leon.

2.ª Este camino arrancará del de San Isidro de Dueñas a Alar, en Palencia, y se dirigirá por Grijola, Paredes de Nava, Villalumbroso, Mazuecos, Villada, Grajal, Sahagun, Codornillos, el Burgo, Reliegos, Mansilla, Palanquinos y Torneros a Leon.

3.ª Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Reales órdenes de 27 de marzo y 3 de noviembre de 1858. Este proyecto podrá, sin embargo, modificarse con aprobación del Gobierno.

4.ª En el término de 15 días, contados desde el de la adjudicación, deberá completarse la Empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta, la suma de 2.813.487 rs. en metálico o efectos de la Deuda pública al tipo que le está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no lo tuvieren, al de su cotización en la Bolsa el día 8 próximo anterior al en que se verifique el depósito.

5.ª La Empresa pagará en el preciso término de un mes, contado desde la adjudicación de la subasta, a los que han costado los estudios y proyecto del ferrocarril de Palencia a la Coruña la cantidad de 441.904 rs. a que ascienden el importe de la tasación pericial de la parte del proyecto correspondiente a la sección de Palencia a Leon y el del 20 por 100 de esta tasación, con arreglo al art. 10 de la ley general de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 y Reales órdenes de 31 de marzo de 1855, 6 de julio y 3 de noviembre de 1858.

6.ª La empresa deberá dar principio a los trabajos de este ferrocarril dentro de los tres meses siguientes a la fecha de la concesión, y tenerlo enteramente concluido y dispuesto para la explotación a los tres años, contados desde la misma fecha.

7.ª En cada uno de los tres años fijados para la construcción de esta sección deberá la empresa tener obras hechas y materiales acopiados sobre la zona del camino, cuando menos por el importe y en las proporciones siguientes:

El primer año, del 10 por 100 del presupuesto total; el segundo, del 30 por 100, y el tercero, del 60 restante.

8.ª La explanación y obras de fábrica se construirán para una sola vía con los apartaderos que indica el proyecto aprobado. Los perfiles de la explanación y obras de fábrica serán los fijados en dicho proyecto.

9.ª Se establecerán estaciones en los puntos que se expresan a continuación y de las clases que se indican, a saber:

Una de segundo orden en Leon, once de tercero en Grijola, Paredes de Nava, Villalumbroso, Mazuecos, Villada, Grajal, Sahagun, Codornillos, Mansilla, Palanquinos y Torneros, y dos de cuarto en el Burgo y Reliegos.

La Empresa no podrá establecer mas estaciones o variar la situación de las expresadas sin autorización del Gobierno; pero éste podrá obligarla a situarlas donde lo tenga por conveniente, o aumentar su número.

10. El material móvil se fija como mínimo para toda la sección en

- 9 locomotoras para viajeros.
- 11 id para mercancías.
- 23 coches de primera clase.
- 25 id. de segunda.
- 11 id. mistos de primera y segunda.
- 55 id. de tercera.
- 11 id. mistos de 2.ª y 3.ª
- 66 wagones cubiertos para mercancías y equipajes.
- 121 id. descubiertos para mercancías.
- 11 wagones-cuadras.
- 2 trucks.
- 22 frenos con casillas.
- 22 id. sin casillas.
- Materiul de repuesto de locomotoras y carruajes.

11. Las máquinas locomotoras estarán construidas con arreglo a los mejores modelos.

12. Los coches de viajeros serán de tres clases, y todos estarán suspendidos sobre muelles y tendrán asientos. Los de primera clase estarán guarnecidos, y los de segunda tendrán los asientos rellenos; unos y otros estarán cerrados con cristales; los de tercera clase llevarán cortinas. La Empresa podrá emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno a propuesta suya; pero en ningún caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

13. La Empresa deberá establecer y conservar constantemente en buen estado de servicio, durante el tiempo de la concesión, un telégrafo eléctrico completo, con dos hilos, para uso del Gobierno, sin perjuicio de los que coloque ademas para el servicio especial de la línea.

14. Asignada a esta sección por la ley de 21 de abril de 1858 la subvención de 180,000 rs. por kilómetro, que por los 120 kilómetros, 7.00 metros, suman 21.720,420 rs., el Gobierno auxiliará a la Empresa con la cantidad en metálico o su equivalente en Deuda del Estado en que resulte adjudicada la concesión en subasta pública.

15. La subvención total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias que cruce el ferrocarril reintegrarán al Erario anualmente de la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndola en proporción de la subvención abonada por la longitud de la línea comprendida en cada provincia, y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de comercio.

16. Para el abono de subvención se dividirá la cantidad en que resulte adjudicada la subasta por el número de kilómetros de la línea; y fijada así la correspondiente por kilómetro, se dividirá esta a su vez en tres partes iguales, entregando la primera a la Empresa al tener concluidas la explanación y obras de fábrica de cada trozo de cuatro kilómetros seguidos; la segunda al tener sentada la vía en el mismo trozo, y la tercera al abrirse la explotación.

17. No podrá ponerse en explotación el todo o parte del ferrocarril sin que preceda autorización del Gobernador de la provincia en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros inspectores del Gobierno, en que se declare que puede comenzarse la explotación.

18. Tampoco podrá la Empresa emplear en la explotación ninguna locomotora o carruaje, ya sea recién construido, ya después de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los Inspectores del Gobierno.

19. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el art. 12 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurran a tomarlos.

20. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno a propuesta de la empresa, así como la duración de los viajes.

21. La Empresa queda obligada a poner a disposición del Gobierno gratuitamente y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de febrero de 1856 un tran de ida y otro de vuelta todos los días para el transporte del correo, cuyas horas de salida y velocidad efectiva se fijarán por la Administración, así como tambien el número de carruajes necesarios al efecto y su forma y dimensiones.

22. La concesión de este ferrocarril se otorga por 99 años, con arreglo a estas condiciones y a la tarifa adjunta, y con sujeción a la ley general de 3 de junio de 1855, a las condiciones para su cumplimiento de 15 de febrero de 1856, y finalmente, a todas las disposiciones generales relativas a caminos de hierro.

23. La Empresa se sujetará a la adjunta tarifa de precios máximos que de

cinco en cinco años podrá ser reformado por el Gobierno con arreglo á la ley general de Ferrocarriles si el camino produjese mas del 15 por 100 del capital en el invertido.

24. En los 10 años que precedan al término de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de retener los productos líquidos del camino y emplearlos en consecuencia si la Empresa no llenase completamente esta obligacion.

25. Se fijan en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnizacion á la Empresa en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la revocacion de esta concesion, con arreglo al artículo 31 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1856.

26. La Empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados el cual deberá residir en Madrid. Si se faltase por la Empresa á esta disposicion, ó su representante se hallare ausente de Madrid, será válida toda notificacion hecha

á la Empresa con tal de que se deposite en la Secretaría del Gobierno de dicha provincia.

27. Para cubrir los gastos del servicio ordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de la inspeccion del camino, reconocimientos y cualquiera otro servicio que tenga relacion con la construccion y explotacion del ferro-carril, la Empresa depositará anualmente á disposicion del Gobierno, y donde éste designe, una cantidad que no podrá exceder de 80,000 rs.

28. No solo quedará la Empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino al de la ley de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855, instruccion y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de febrero de 1856 y demas disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Madrid 3 de noviembre de 1858.—Aprobado por S. M.—Corvera.—Es copia.—El Director general, José Francisco de Uria.

TARIFA de precios máximos para la explotación de la seccion primera del ferro-carril de Palencia á la Coruña comprendida entre Palencia y Leon.

PRECIOS.

POR CABEZA Y KILÓMETRO.

VIAJEROS.

	Rs. vn.	Cénta.	De peaje.	De transporte.	Rs. vn.	Cénta.	TOTAL.
Carruajes de primera clase.	0	28	0	12	0	40	
Idem de segunda.	0	20	0	10	0	30	
Idem de tercera.	0	12	0	06	0	18	

GANADOS.

Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas, animales de tiro.	0	28	0	12	0	40	
Terneros y cerdos.	0	10	0	05	0	15	
Corderos, ovejas y cabras.	0	05	0	05	0	10	

POR TONELADA Y KILÓMETRO.

PESCADO.

Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.	1	15	0	75	1	90	
---	---	----	---	----	---	----	--

MERCADERIAS.

Primera clase. Fundicion moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados ó en bruto, vinagre, vinos, bebidas espirituosas, aceite, algodónes, lanas, maderas de ebanistería, azúcar, café, especias, drogas, géneros coloniales y objetos manufacturados.

Segunda clase. Granos, semillas, harinas, sal, cal, yesos, minerales, coke, carbon de piedra, leña, tablas, maderas de carpintería, mármol en bruto, sillaria, betunes, fundicion en bruto, hierro en barras ó palasto, plomo en galápagos.

Tercera clase. Piedras de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arenas, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construccion y conservacion de los caminos.

OBJETOS DIVERSOS.

Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastra convoy.

Todo wagon ó carruaje, cuyo cargamento en viajeros ó mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el embro de este peaje como si estuviera vacío.

Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.

POR PIEZA Y KILÓMETRO.

Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.

Carruajes de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.

(Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa será el doble.)

En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta; y tres en los de dos: los que pasen de este número, pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.

Juzgado de 1.ª instancia de Lugo.

Por el presente cito, llamo y emplazo á Felipe Moreira, natural y vecino de Santiago de Lajosa ayuntamiento del Corgo, para que en el término de treinta días á contar desde la insercion de este anuncio en los Boletines oficiales de las cuatro provincias de Galicia, se presente en este juzgado y escribania de D. Andres Elias de Castro, á responder á los cargos que contra él resultan en la causa sobre lesiones menos graves inferidas á Manuel Labandeira de la misma vecindad de Lajosa; advertido de que en otro caso se le declarará contumaz y seguirá la causa su curso, parándole el perjuicio que haya lugar. Al propio tiempo exorto á las Autoridades civiles y militares de Galicia, para que siendo habido el Felipe Moreira, lo remitan con la debida seguridad á disposicion de este juzgado á cuyo fin se insertan á continuacion sus señas. Lugo noviembre 3 de 1858.—José Saavedra Codesido.

Señas personales.

Edad 15 años, estatura corta, pelo negro, ojos pardos, nariz regular; viste pantalón y chaqueta de tela rayada, sombrero blanco, zapatos de cuero.

CONSEJO DE ADMINISTRACION

DE LAS

Obras de la Puerta del Sol.

Cumpliendo este Consejo con lo prevenido en la Ley de 28 de junio de 1857, ha señalado el día 30 de noviembre próximo para la venta en pública subasta de los dos solares marcados en el plano aprobado para la reforma, con las letras C y D, cuyas áreas respectivas son, la del 1.ª de 357'45 metros ó sean 4.605'95 pies cuadrados, y la del 2.ª de 318'262 metros ó sean 4.099'21 pies cuadrados, bajo las bases siguientes:

1.ª La subasta del solar C empezará á las 12 en punto del espresado día, y concluida esta se procederá acto continuo á verificar la del solar D, celebrándose ambas en los términos prevenidos en la Instruccion de 18 de marzo de 1852, ante el Consejo de Administracion en una de las salas del Ministerio de Fomento.

2.ª Los planos correspondientes á los referidos solares, así como los pliegos de condiciones á que deberán sujetarse los compradores, estarán de manifiesto en el local que ocupa el Consejo en la Puerta del Sol, núms. 1 y 3, piso 2.º, y en las oficinas de la Direccion facultativa, sitas en la calle del Correo, núm. 2, piso 3.º.

3.ª Las proposiciones se presentarán en pliegos cerrados arreglándose exactamente al adjunto modelo, debiendo consignarse previamente en la Caja general de depósitos la cantidad de 183.500 rs.,

como garantía para tomar parte en la licitacion del solar C, y la de 164.000 rs. para la del solar D, acompañándose á cada pliego el documento que acredite haber realizado el depósito del modo que previene la referida Instruccion.

4.ª No se admitirá proposicion alguna que no cubra los tipos de la tasacion aprobada por el Gobierno, los cuales son de 1.887.619 rs. y 50 cénta. para el solar C, y de 1.639.684 rs. para el solar D.

5.ª En el caso de que resultasen dos ó mas proposiciones iguales, se celebrará únicamente entre sus autores una segunda licitacion abierta en los términos prescritos en la citada Instruccion, debiendo ser en este caso la primera mejora por lo menos de 10.000 rs., y las demas á voluntad de los licitadores con tal que no bajen de 1.000 rs. Tanto en un caso como en otro la adjudicacion se hará con arreglo á lo dispuesto en el art. 6.º de la Ley de 28 de junio de 1857, si alguno de los proponentes hubiese sido último dueño del solar espropiado.

6.ª No será válido el remate hasta tanto que recaiga la superior aprobacion del Gobierno. Una vez obtenida esta se satisfará el importe del solar en la Depositaria del Ministerio de Fomento, dentro de los 10 dias siguientes al en que se comunique al interesado la referida aprobacion, y de no hacerlo así perderá la fianza que prestó para tomar parte en la subasta, quedando el Consejo con derecho para rematar nuevamente el solar.

7.ª Los referidos solares se venden libres de toda carga y la escritura de venta que se otorgue constituirá la nueva titulacion de los que se subastan, siendo de cuenta de los rematantes el pago de los derechos de Hipoteca y gastos de Escritura.

Madrid 29 de octubre de 1858.—El Presidente, *El Marques de la Vega de Armijo*.—El Secretario, *Martin Garcia de Loygorri*.

Modelo de proposicion.

D. N. N. vecino de..... enterado del anuncio publicado con fecha de 29 de octubre último y de las condiciones y requisitos que se exigen para la venta en pública subasta del solar marcado con la letra (aquí la letra del solar que se remate) en el plano aprobado para la reforma de la Puerta del Sol, se comprometo á abonar á la Administracion la cantidad de (aquí la cantidad en letra) por la adquisicion de dicho solar bajo los espresados requisitos y condiciones.

(Fecha y firma.)